



Start- och målpunktsundersökning
på Jönköpings Resecentrum
inom Stadsbyggnadsvision 2.0

Dokumentinformation

Titel: Start- och målpunktsundersökning på Jönköpings Resecentrum inom Stadsbyggnadsvision 2.0

Serie nr: 2008:64

Projektnr: 8090

Författare: Petra Ahlström, Trivector Traffic
Anja Quester, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning PG Andersson, Trivector Traffic
Annika Nilsson, Trivector Traffic

Beställare: Jönköpings kommun
Kontaktperson: Josephine Nellerup, tel 036 - 10 50 84

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2008-11-20		Beställare
0.2	2008-12-13	justeringar	Beställare
1.0	2009-01-25	mindre justeringar	Beställare

Förord

I juni 2008 fick Trivector Traffic i uppdrag av Jönköpings kommun att inom ramen för stadsbyggnadsvision 2.0 genomföra en start- och målpunktsundersökning på Jönköpings Resecentrum. Uppdraget innehåller en kartläggning av start- och målpunkterna för kollektivtrafikresenärer som reser via Resecentrum till/från Jönköping. Utöver detta undersöktes bland annat Resecentrums attraktivitet samt behovet av ett hyrcykelsystem.

Projektet har bestått av följande delmoment:

- framtagning av enkät och kartmaterial i samarbete med Jönköpings kommun
- pilotstudie av intervjustudien
- genomförandet av fältstudier i form av intervjuer och räkningar under veckorna 39-41 år 2008
- sammanställning av resultat i en rapport
- presentation i Jönköping den 26 november

Arbetet har utförts av civilingenjör Petra Ahlström och fil mag Anja Quester. Räkningarna och intervjuerna genomfördes av kvalificerad personal från Academic Work efter instruktioner av Trivector.

Kvalitetsgranskare och bollplank har varit teknisk PG Andersson och teknisk Anika Nilsson.

Kontaktpersoner i Jönköpings kommun har varit Josephine Nellerup på Stadskontoret och Henrik Zetterholm på Stadsbyggnadskontoret.

Lund januari 2009
Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0 har en start- och målpunktsundersökning genomförts i Jönköping. En intervjuundersökning har genomförts bland resenärer på Resecentrum i Jönköping. Studien har resulterat i information om var resenärernas start- och målpunkter finns i Jönköping. Dessutom undersöktes bland annat Resecentrums attraktivitet samt behovet av ett hyrcykelsystem. I uppdraget ingick att besvara ett antal frågor. Dessa frågor och svar redovisas här:

- *Vad är det som gör att resenärerna väljer att åka kollektivt till och från Jönköping i stället för med t ex bil?*

40 % av resenärerna anger att de antingen inte har bil eller körkort eller inte har annat val, och därmed måste använda sig av kollektivtrafiken. 40 % anger att de tycker det är snabbt, smidigt eller bekvämt att åka kollektivt. Endast var tjugonde resenär använder sig av kollektivtrafiken på grund av miljöskäl. Det finns ingen signifikant skillnad mellan män och kvinnor i denna fråga. Däremot säger fler yngre att de "måste" använda kollektivtrafiken för att de inte har körkort/bil eller inget annat val. De äldre resenärerna tycker i högre utsträckning att kollektivtrafiken är "bra", d v s snabb, smidig eller bekväm.

- *Hur tar sig resenärerna mellan Resecentrum och områdena i Jönköpings tätort och var ligger dessa?*

Drygt två tredjedelar av kollektivtrafikresenärerna till och från Resecentrum har start- eller målpunkt inom Jönköpings tätort. Av dessa har 68 % sin start- eller målpunkt i stadskärnan. Resenärer som ska till eller från de mest centrala delarna kring stadskärnan har oftast promenerat till eller från Resecentrum. De som har start- eller målpunkt längre från stadskärnan har främst tagit tätortsbuss till eller från Resecentrum.

- *Hur tar sig resenärerna mellan Resecentrum och orterna utanför Jönköping och var ligger dessa?*

Av de resor som görs till och från Jönköping med tåg, regionbuss eller fjärrbuss går de största resandeströmmarna till Habo (13 %), Nässjö (11 %) och Mullsjö (8 %) vilket totalt motsvarar en tredjedel av alla resor till och från Resecentrum. Därefter kommer resandet till Gränna, Eksjö och Stockholm med vardera 5 % av resandet samt Bankeryd och Göteborg med vardera 4 % av resandet.

- *Vilken betydelse har ett centralt läge på Jönköpings station/Resecentrum för den regionala kollektivtrafiken?*

93 % av resenärerna tycker att de har nytta av att tätortsbussar, tåg och länsbussar är samlade på ett ställe på Resecentrum. Här finns ingen signifikant skillnad mellan könen eller åldersgrupperna.

Studien visar att det är viktigt med ett centralt läge på Jönköpings station/resecentrum för den regionala kollektivtrafiken. Av de kollektivtrafikresenärer till och från Resecentrum som har start- eller målpunkt inom Jönköpings tätort har 68 % sin start- eller målpunkt i stadskärnan. Att stadskärnan är en viktig målpunkt visas också av var arbetsplatserna är placerade i Jönköping. 33 % av arbetsplatserna i Jönköping finns i centrum och 11 % vid A6/Ryhov.

Eftersom placeringen av Resecentrum i Jönköpings stadskärna ligger i tyngdpunkten av antalet arbetsplatser, underlättas arbetspendling med tåg, regionbuss och fjärrbuss.

■ *Hur viktigt är det för de som arbetspendlar eller besöker Jönköping att hamna nära stadstrafikens knutpunkt, d v s Lundströms plats?*

Det är viktigt med bra bytesmöjligheter på Resecentrum mellan tätortstrafiken och övriga trafikslag. Nästan var fjärde resenär som har tagit sig till eller från Resecentrum med tåg, regionbuss eller fjärrbuss gör ett byte till tätortsbussarna. För dessa resenärer är det mycket viktigt att regiontrafiken finns nära lokaltrafiken för att underlätta byten mellan färdmedlen.

Drygt var tredje person som åker kollektivt med tåg, regionbuss eller fjärrbuss till eller från Resecentrum tar sig dit eller därifrån till fots eller med cykel. För dessa personer är det viktigt med korta avstånd mellan sin startpunkt och Resecentrum annars hade de troligtvis gjort sin resa på annat sätt.

■ *Vilken väg väljer pendlarna att gå från Resecentrum till stadskärnan och varför väljer de den valda vägen?*

Drygt 60 % av resenärerna som kommer med tåg, regionbuss eller fjärrbuss väljer att gå genom Juneporten till/från Resecentrum. 20 % av resenärerna går Järnvägsgatan/Parkgatan och 10 % väljer att gå från väntsalen över parkeringen. En bråkdel av resenärerna väljer att gå från den västra perrongen över parkeringen eller via Järnvägsgatan/Barnarpsgatan.

Den allra vanligaste anledningen till att man gör sitt vägval är att den vägen är kortast och enklast. Drygt 55 % av resenärerna anger att valt vägval väljs för att det är kortast och lite mer än 30 % väljer det för att det är enklast. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön.

90 % av resenärerna skulle gå till/från Resecentrum längs samma väg även om det var mörkt ute. Här skiljer sig dock kvinnor och män åt något. 95 % av männen medan 88 % av kvinnorna skulle välja samma väg om det var mörkt.

■ *Hur välkomnade är det att komma till Jönköpings Resecentrum?*

45 % av resenärerna tycker att Jönköpings Resecentrum är trivsamt eller mycket trivsamt. Drygt 35 % anser att Resecentrum är lagom trivsamt medan var femte anser att där inte är trivsamt eller inte alls trivsamt. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön.

Av de 20 % av resenärerna som inte tycker att det är trivsamt på Resecentrum tycker drygt 60 % att det finns för många A-lagare eller annat stökigt folk där, 13 % tycker att det är smutsigt och äckligt på Resecentrum och 5 % tycker att det är kallt. Endast 1 % av resenärerna tycker att det är otryggt på Resecentrum. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön

■ *Skulle ett hyrcykelsystem vid Resecentrum underlätta arbetspendlandet?*

Ungefär 75 % av resenärerna till och från Resecentrum tycker inte att ett hyrcykelsystem skulle underlätta deras resande medan 15 % tycker att ett sådant system skulle underlätta resandet. Det är dock viktigt att beakta att de tillfrågade resenärerna har anpassat sina resvanor efter hur kollektivtrafiksystemet ser ut idag utan ett hyrcykelsystem.

Inställningen till ett hyrcykelsystem skiljer sig mellan de olika åldersgrupperna. Intresset är dubbelt så stort bland personer som är mellan 18 och 64 år gamla jämfört med den yngsta och äldsta åldersgruppen, ca 20 % mot 10 %. Däremot finns det inte någon signifikant skillnad mellan personer med olika ärenden för sin resa och inte heller mellan könen.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Metod	2
1.3	Områden i Jönköping	4
1.4	Vädret	5
2.	Fakta om Jönköping	6
3.	Resultat	9
3.1	Allmänt om undersökningen	9
3.2	Bakgrund om resenärer och deras resor	10
3.3	Start- och målpunkter	12
3.4	Regiontrafiken nära lokaltrafiken	14
3.5	Väg till och från Resecentrum	15
3.6	Synpunkter på Resecentrum och hyrcykelsystem	16

Bilaga 1) Frågeformulär

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0 ska kommunikationerna i Jönköpings tätort utvecklas på ett hållbart sätt. I samband med detta tas en kommunikationsstrategi fram som ska ligga till grund för förbättringar av transportsystemet i "Kärnan". Som underlag till denna behövs bland annat en start- och målpunktsundersökning för Resecentrum.

Med en start- och målpunktsundersökning kan man uttala sig om hur stor del av de resenärer som kommer till Resecentrum som stannar kvar i Jönköpings stadskärna och hur stor del som byter mellan tåg och buss för att fortsätta resan till annan plats i staden eller till annan ort.

Utöver start- och målpunktsundersökningen ingick i uppdraget att svara på frågor kring trivseln på Resecentrum och om det finns intresse för ett hyrcykelsystem.

Syftet med uppdraget är att få svar på följande frågeställningar:

- Vad är det som gör att resenärerna väljer att åka kollektivt till och från Jönköping i stället för med t ex bil?
- Hur tar sig resenärerna från sina startpunkter till Resecentrum och var ligger dessa?
- Hur tar sig resenärerna till sina målpunkter från Resecentrum och var ligger dessa?
- Vilken betydelse har ett centralt läge på Jönköpings station/Resecentrum för den regionala kollektivtrafiken?
- Hur viktigt är det för de som arbetspendlar eller besöker Jönköping att hamna nära stadstrafikens knutpunkt, d v s Lundströms plats?
- Vilken väg väljer pendlarna att gå från Resecentrum till stadskärnan och varför väljer de den valda vägen?
- Hur välkomnade är det att komma till Jönköpings Resecentrum?
- Skulle ett hyrcykelsystem vid Resecentrum underlätta arbetspendlandet?

1.2 Metod

Fältstudie

Undersökningen genomfördes i form av en intervjuundersökning på plats i Jönköping. Frågeformuläret togs fram i nära samarbete med Jönköpings kommun och behandlar ovanstående frågeställningar. Frågeformuläret visas i Bilaga 1.

I samband med uppstartsmötet den 1 september 2008 genomfördes en pilotstudie på Resecentrum. Då testades ett första utkast på intervjuformuläret i ett antal intervjuer. Därefter justerades formuläret något.

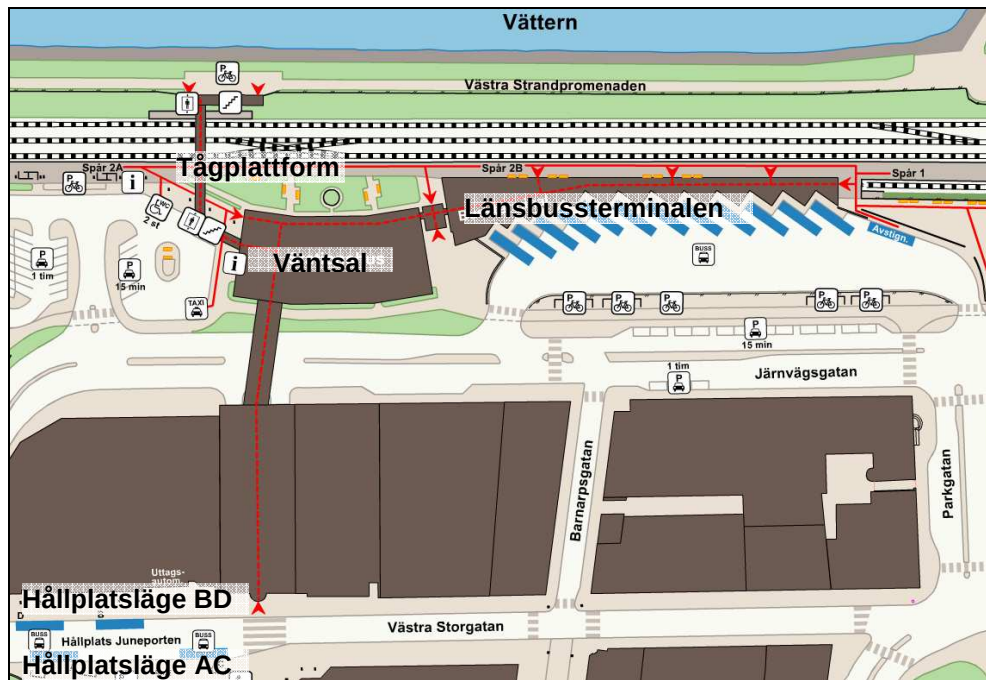
Intervjuerna genomfördes under veckorna 39, 40 och 41. Samtliga intervjuer ägde rum på tisdagar och torsdagar. Dessa dagar anses vara representativa för vardagstrafiken.

Undersökningen genomfördes under tre tidsintervall:

- kl 6:30 – kl 8:30
- kl 11:00 – kl 13:00
- kl 15:00 – kl 17:00

Intervju- och räknepersonalen instruerades av Trivector. Intervjuerna och räkningarna genomfördes på fyra platser på Jönköpings Resecentrum (se Figur 1.1):

- Tågplattformerna och väntsalen
- Länsbussterminalen
- Stadsbussarnas Hållplatsläge AC på Juneporten (Lundströms plats)
- Stadsbussarnas hållplatsläge BD på Juneporten (Lundströms plats)



Figur 1.1. Intervjuplatserna för start- och målpunktsundersökningen på Jönköpings Resecentrum.
Källa: www.jernhusen.se.

På varje intervjuplats stod två intervjuare som fördelade intervjuerna jämnt över hela platsen för att kunna uppnå en bra spridning.

För att intervjuerna skulle kunna viktas upp på ett statistisk säkerställt sätt, genomfördes en resanderäkning en av de dagar som intervjuerna genomfördes. Antalet påstigande resenärer räknades då på alla avgångar av tätortsbussar, länsbussar, fjärrbussar och tåg under de studerade tidsintervallen under den dagen.

Merparten av intervjuerna genomfördes på tisdagen den 23 och torsdagen den 25 september i vecka 39. Ytterligare intervjuer gjordes samtidigt som räkningarna på tisdagen den 30 september samt på torsdagen den 2 oktober i vecka 40. Utöver detta gjordes kompletterande intervjuer på tisdagen den 7 oktober i vecka 41.

Viktning av intervjuerna

Intervjuerna viktades upp mot de räknade påstigande resenärerna. Viktningen gjordes mot respektive tidsintervall och det kollektiva färd sättet för resan från Resecentrum.

1.3 Områden i Jönköping

Resenärerna tillfrågades om var den aktuella resan startade respektive slutade. För att få en översiktlig bild av start- och målpunkternas geografiska läge fanns tre svarsalternativ i frågeformuläret (fråga A1 och A2):

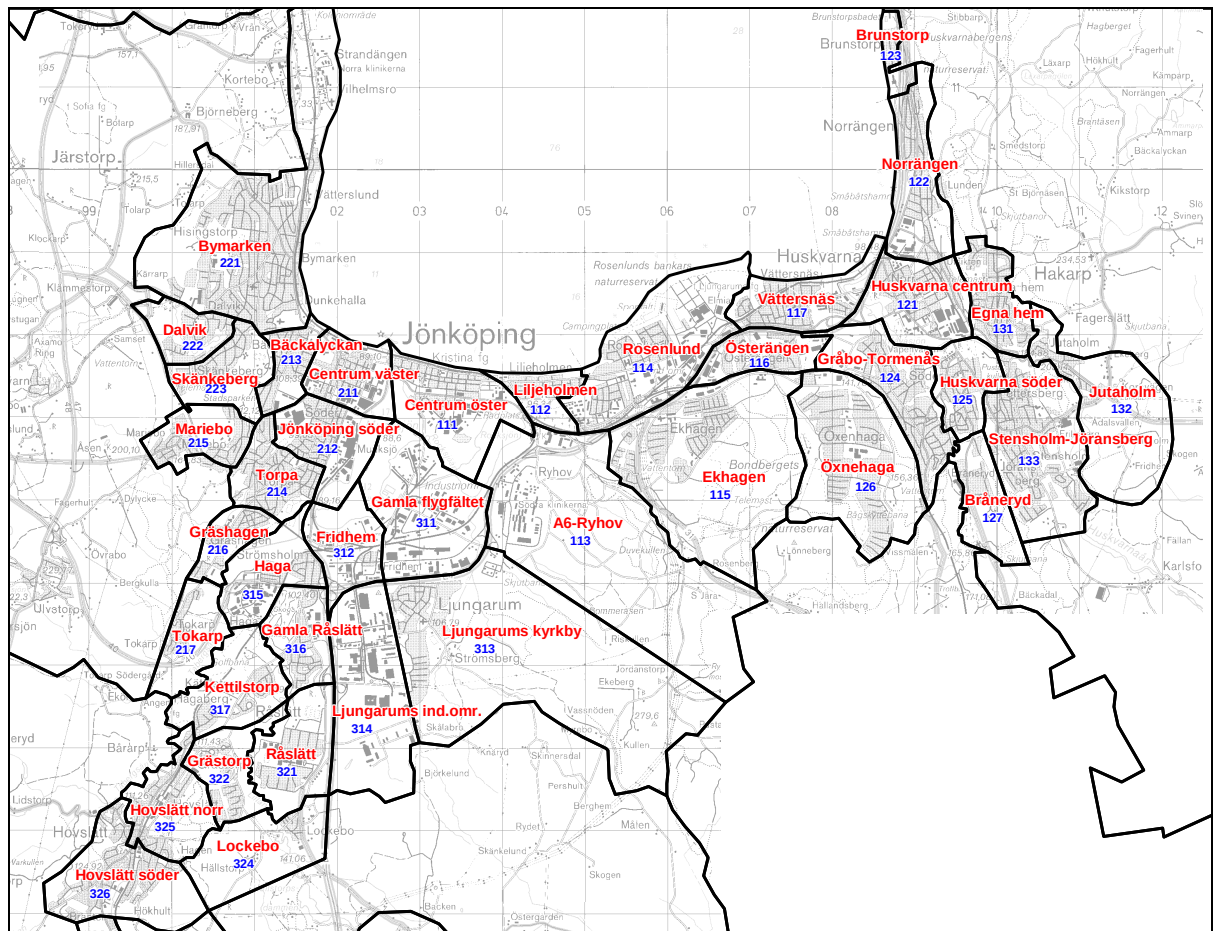
- Stads kärnan
- Stadsdel
- Utanför Jönköpings tätort

För att specificera start- och målpunkterna fick respondenterna peka ut dem på en karta med områden i stads kärnan respektive en karta över stadsdelarna i Jönköping och Huskvarna. Start- och målpunkter utanför Jönköping bestämdes av tågens/regionbussarnas destination.

Det finns 13 områden i stads kärnan samt 39 stadsdelar inom Jönköpings och Huskvarnas tätort (se Figur 1.2 och Figur 1.3). Stadsdelarna motsvaras av Nyko-3-områden.



Figur 1.2. Karta över områden i Jönköpings stadskärna, använda i intervjustudien i fråga A1 och A2, framtagen av Jönköpings kommun.



Figur 1.3. Stadsdelar (Nyko-3-områden) i Jönköpings tätort, använda i intervjustudien i fråga A1 och A2. Källa: Jönköpings kommun.

1.4 Vädret

Vädret under mätperioden kan beskrivas som vanligt höstväder med dimma på morgonen och temperaturer kring 10 grader som sedan gick över till molnigt eller uppehåll med temperaturer kring 13 grader på eftermiddagen.

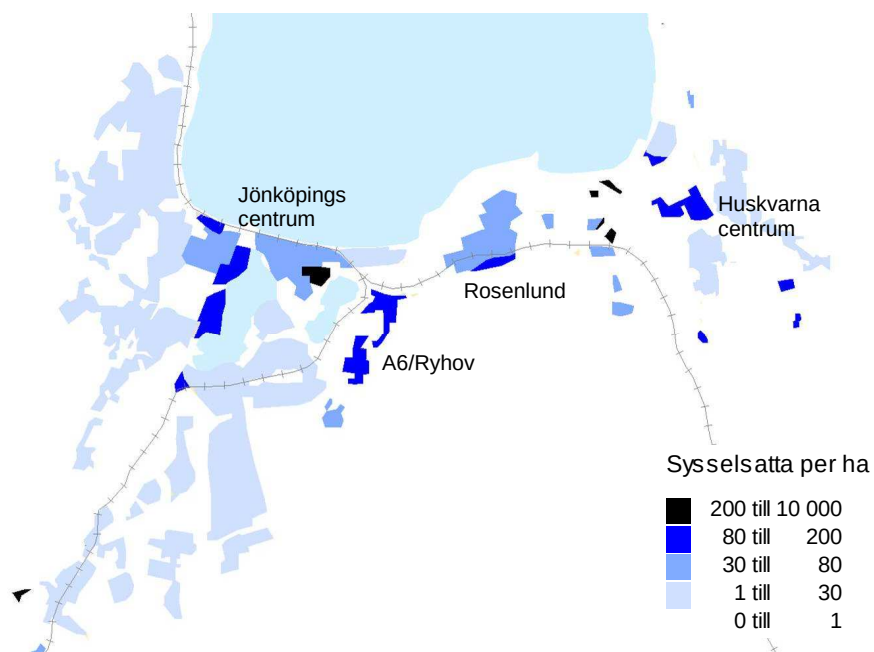
2. Fakta om Jönköping

Jönköpings kommun har en befolkning på drygt 125 000 invånare och består av följande tätorter: Jönköping (57 200), Huskvarna (21 800), Norrahammar (8 800), Bankeryd (8 700), Tenhult (4 800), Skärstad (4 700), Månsarp (4 600), Gränna (4 000), Barnarp (3 300), Lekeryd (2 700) och Visingsö (750).

Jönköpings kommun och Jönköpings läns landsting är de största arbetsgivarna. Andra stora arbetsgivare är Huskvarna AB, IKEA, Högskolan, Statens Jordbruksverk, Fläkt Woods AB, SAAB-koncernen, Arla Foods, Teli-aSonera Sverige AB, KABE och Posten. De flesta av kommunens invånare arbetar inom handel och kommunikation (22 %), vård och omsorg (19 %), tillverkning och utvinning (17 %). I Jönköping finns även en högskola, med cirka 9 500 studenter och som består av fyra fackhögskolor: Hälsohögskolan (HHJ), Högskolan för lärande och kommunikation (HLK), Internationella Handelshögskolan (IHH) och Tekniska Högskolan (JTH).

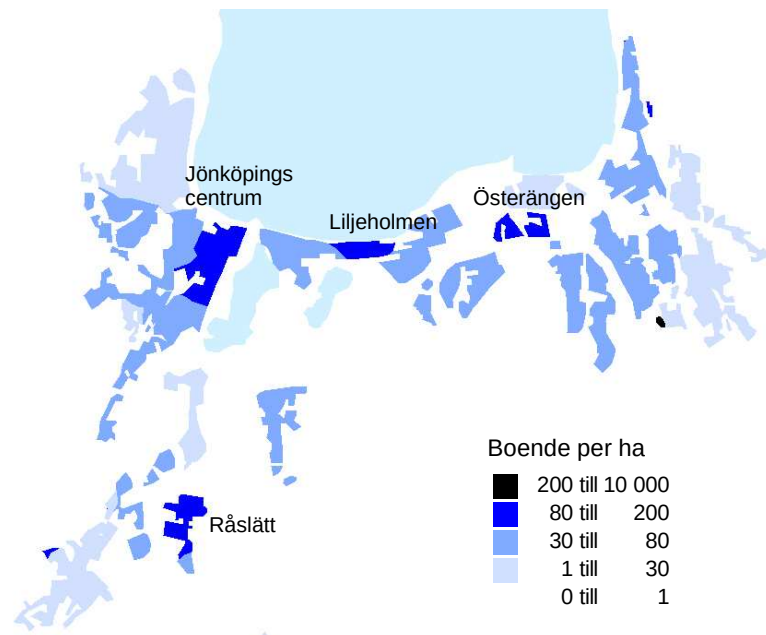
Jönköping är idag känt som ett ledande transport- och kommunikationscentrum och har utvecklats till ett logistikcentrum för Norden.

Totalt 52 300 har sin arbetsplats i Jönköping, Huskvarna, Bankeryd och Taibergsdalen. Av dessa har 33 % sin arbetsplats i Jönköpings centrum, 11 % vid A6/Ryhov och 9 % i Rosenlund, se kartan nedan.



Figur 2.1 Sysselsatta per ha i Jönköpings tätort

Kartan nedan visar att befolkningstätheten är störst i Jönköpings centrum, i Liljeholmen, i Österängen och i Råslätt.



Figur 2.2 Boende per ha i Jönköpings tätort

Kommunikationer till och från Resecentrum och Lundströms plats

Busstrafik – regional

Flera busslinjer har linjetrafik till/från och via Jönköping. Det går bussar till Linköping, Norrköping, Stockholm, Helsingborg, Malmö, Göteborg, Skövde, Karlstad, Örebro, Växjö och Västervik. Det bedrivs även busstrafik till/från Jönköping i kommersiellt intresse av bl a Swebus express.

Busstrafik – lokal

Tätortstrafiken i Jönköpings kommun bedrivs av Jönköpings Länstrafik som är trafik huvudman och därmed ansvarig för all kollektivtrafik i och kring Jönköping. 2007 hade man 10 826 000 resor vilket är en ökning med 1,3 % från 2006. Jönköpings tätort har 22 linjer, varav tre av linjerna är så kallade stombusslinjer som har en hög turtäthet och tillåter påstigning i två av bussarnas fyra dörrar. Stombusslinjerna (linje 1, 2 och 3) står för 62 % av allt resande med tätortstrafiken. Allra störst resande har linje 1 som går på sträckan Råslätt-Centrum-Österängen-Huskvarna centrum och ensam står för 32 % av resandet.

Tåg

Jönköping har även goda tågförbindelser, både lokalt och regionalt. Vättertåg trafikerar sträckan Skövde-Falköping-Jönköping-Nässjö. I Skövde, Falköping och Nässjö knyter Vättertågen an till det nationella järnvägsnätet. Vättertåg har avgångar i princip varje timme mot Nässjö och Skövde och med ytterligare kompletterande turer under pendlingstid på morgonen och

eftermiddagarna i veckorna. Krösatågen som går på sträckan Jönköping – Vaggeryd – Värnamo – Alvesta – Växjö trafikeras med 12 turer per vardag i vardera riktningen till och från Jönköping.

Pendling

Utanför kommunen

Pendlingen har ökat både till och från Jönköpings kommun ända sedan 2002. 2006 hade kommunen cirka 10 000 inpendlare och cirka 6 800 utpendlare. De största pendlingsströmmarna kommer från grannkommunerna. Från Jönköping går den största pendlingen främst till grannkommunerna men även till Stockholm och Göteborg.

Inom kommunen

Inom Jönköpings kommun är de största arbetsplatserna belägna i de centrala delarna av Jönköping, Huskvarna, Bankeryd och Torsvik. De största pendlingsströmmarna sker av naturliga skäl också till dessa platser

3. Resultat

3.1 Allmänt om undersökningen

Resultatet från intervjuundersökningen som redovisas gäller bara resenärer som har åkt **kollektivt till eller från** Jönköpings Resecentrum, d v s med tåg, regionbuss eller fjärrbuss. Bytesresor mellan regiontrafiken och annat färdmedel ingår. I resultaten som redovisas ingår inte resenärer som bara har åkt tätortsbuss eller som har bytt mellan tätortsbuss och bil/taxi/annat.

I studien redovisas bara resultat för de studerade tre tidsperioderna en vardag och inte för hela dygnet. Däremot är tidsperioderna valda så att de ska representera det största resandet.

Totalt genomfördes 1475 intervjuer på Resecentrum och Lundströms plats. Eftersom endast resor till och från Resecentrum (med tåg, regionbuss eller fjärrbuss) var intressanta för studien sållades de intervjuer bort för resenärer som gjort bytesresa stadsbuss – stadsbuss eller stadsbuss – cykel/fotgängare/bil/taxi. Då kvarstod **970 intervjuer** som har analyserats i denna studie. Antalet intervjuer är jämt fördelade över de tre tidsintervallen; 34 % kl 6.30 – 8.30, 34 % kl 11.00 – 13.00 och 33 % kl 15.00 – 17.00. Intervjuerna har viktats mot det totala antalet påstigande resenärer de studerade tidsintervallerna.

Resanderäkningarna visar att det är totalt drygt 6 000 påstigande vid Resecentrum och Lundströms plats under de studerade tidsperioderna. Från Resecentrum åker på eftermiddagen, kl 15-17, ca 2 800 resenärer kollektivt, på morgonen, kl 6.30 – 8.30, är det ca 2 300 resenärer och mitt på dagen är det ca 1 200 resenärer.

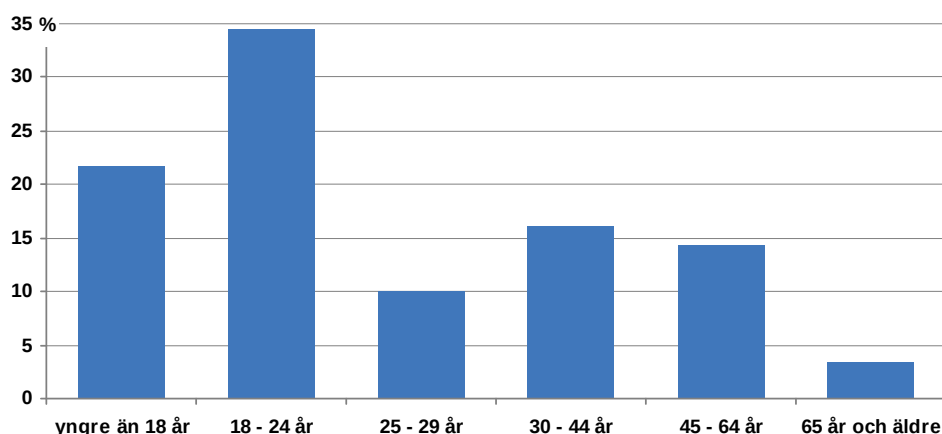
Tabell 3.1. Antal påstigande resenärer på Resecentrum och Lundströms plats, tisdag 30 september 2008. Egna faktiska räkningar.

	6:30 - 8:30	11:00 - 13:00	15:00 - 17:00
Stadsbuss från Lundströms plats, läge BD	332	174	434
Stadsbuss från Lundströms plats, läge AC	1 404	631	777
Regionbuss och tätortsbuss från länsbuss-terminalen	225	79	513
Tåg	250	213	992
Fjärrbuss	60	90	102
Summa	2 271	1 187	2 818

3.2 Bakgrund om resenärer och deras resor

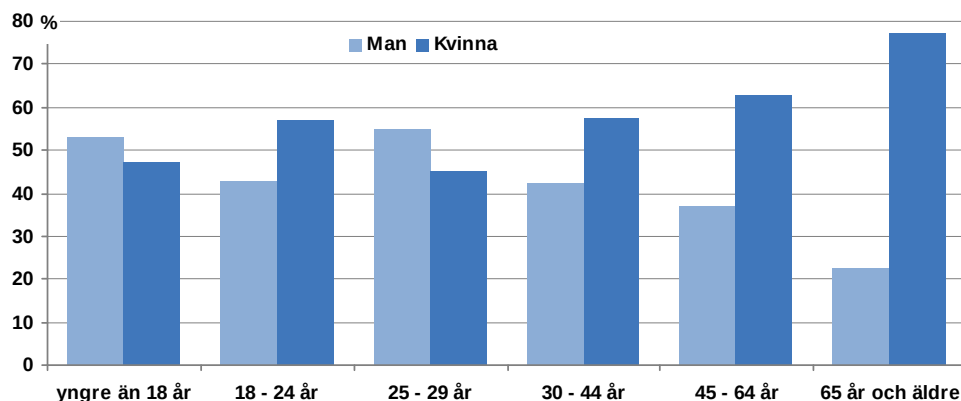
Ålder och kön

Genomsnittsåldern för resenärerna som intervjuades är 31 år och hälften är yngre än 25 år. Den yngsta respondenten var 12 år och den äldsta 90 år. Två av fem resenärer är 25 - 64 år och var tjugonde respondent är 65 år och äldre. Åldersfördelningen ser ungefär likadan ut bland resenärer i andra orter i Sverige med många resenärer som är yngre än 25 år.



Figur 3.1 Fördelning på åldersgrupper i procent, för de studerade tre tidsintervallen en vardag.

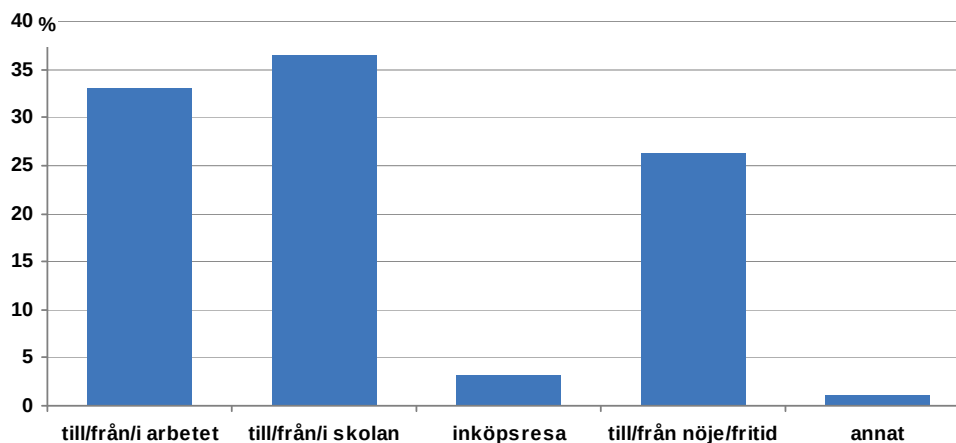
55 % av de tillfrågade resenärerna är kvinnor vilket stämmer bra överens även med andra orter i Sverige. Andelen kvinnor dominerar i alla åldersgrupper utom de som är yngre än 18 år och 25 - 29 år. Fördelning inom åldersgrupperna liknar också de i övriga Sverige med betydligt högre andel kvinnor bland de äldre resenärerna.



Figur 3.2 Fördelning på kön inom respektive åldersgrupp, för de tre studerade tidsintervallen en vardag.

Resans ärende

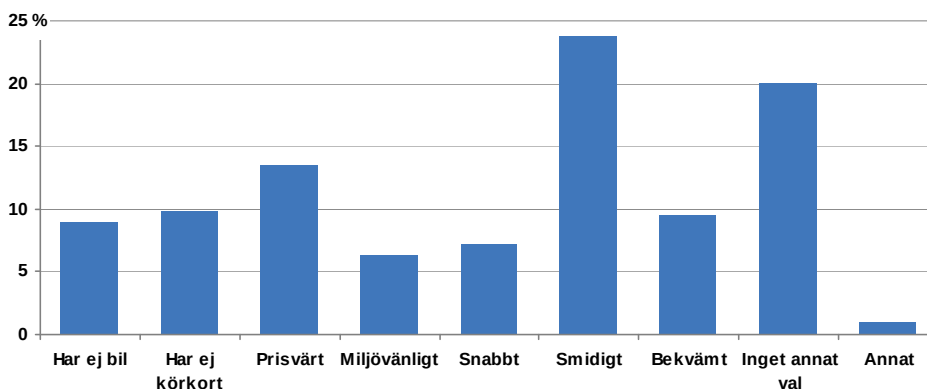
En tredjedel av resenärerna är på väg till eller från arbetet och ungefär lika många till eller från skolan. Övriga resor är inköps- eller nöjes/fritidsresor. Denna ärendefördelning ser ungefär likadan ut även i andra orter i Sverige.



Figur 3.3 Resans ärende, för de tre studerade tidsintervallen en vardag.

Varför kollektivt?

På frågan varför resenärerna åker kollektivt svarade 40 % att de antingen inte har bil eller körkort eller inte har annat val, och därmed måste använda sig av kollektivtrafiken. 40 % anger att de tycker det är snabbt, smidigt eller bekvämt att åka kollektivt. Endast var tjugonde resenär använder sig av kollektivtrafiken på grund av miljöskäl. Det finns ingen signifikant skillnad mellan män och kvinnor i denna fråga. Däremot säger fler yngre att de "måste" använda kollektivtrafiken för att de inte har körkort/bil eller inget annat val. De äldre resenärerna tycker i högre utsträckning att kollektivtrafiken är "bra", d v s snabb, smidig eller bekväm.



Figur 3.4 Anledning till varför man åker kollektivt, andelar i procent.

3.3 Start- och målpunkter

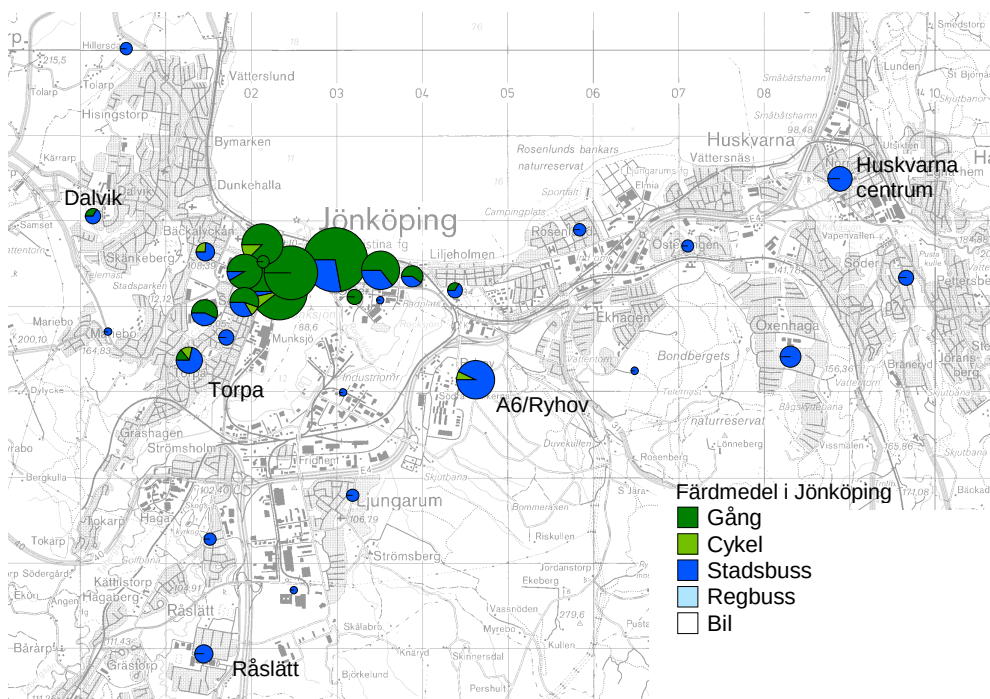
Start- och målpunkter i Jönköpings tätort

Resenärerna tillfrågades om startpunkt och målpunkt för den aktuella resan. Om resan startade eller slutade i Jönköpings tätort angav de i vilken stadsdel eller i vilket område i stadskärnan. Eftersom de allra flesta resenärer gör två resor per dag mellan samma punkter är det som är startpunkt respektive målpunkt på en resa det omvända på returreisan. En bild över startpunkterna ser alltså likadan ut som en för målpunkterna. Därför redovisas nedan en bild för både start- och målpunkter.

Av alla kollektivtrafikresor till och från Resecentrum har knappt en tredjedel både start- och målpunkt utanför Jönköpings tätort.

Drygt två tredjedelar av resorna har start- eller målpunkt inom Jönköpings tätort under de studerade tidsperioderna. I bilden nedan visas start- och målområden i Jönköping för dessa tåg- och regionbussresor. 68 % av resenärerna som startar eller slutar sin resa i Jönköpings tätort har sin start- eller målpunkt i stadskärnan vilket motsvarar ca 2 500 resenärer under de studerade tidsintervallen en vardag.

Figuren visar också vilket färdmedel som använts i Jönköping till eller från Resecentrum. I de mest centrala delarna kring stadskärnan har de allra flesta gått till eller från Resecentrum. De som har start- eller målpunkt längre från stadskärnan har främst tagit tätortsbussen. Ser man separat på tågresenärer respektive regionbussresenärer ser bilden likadan ut, d v s med tyngdpunkten kring Jönköpings centrum.



Figur 3.5 Resornas start- och målområden i Jönköpings tätort under de tre studerade tidsperioderna, för resenärer som åker tåg/regionbuss/fjärrbuss till/från Jönköping.

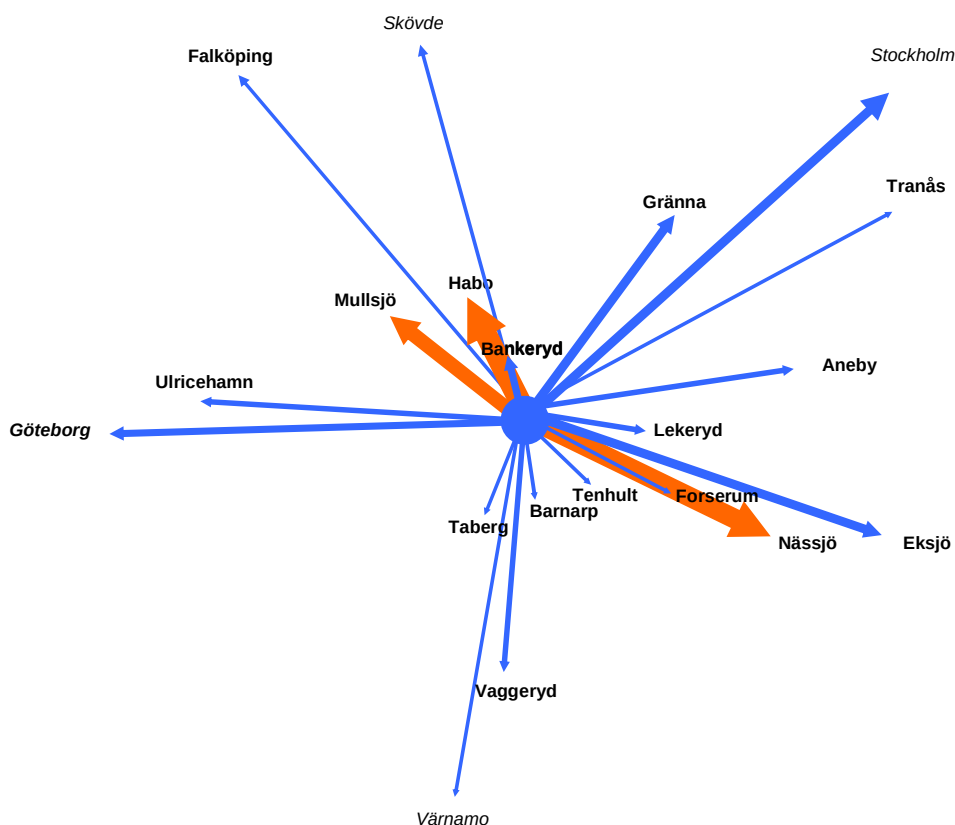
Fördelningen på start- och målområden ser ungefär likadan ut på morgonen och eftermiddagen med en koncentration kring Jönköpings centrum. Mitt på dagen dominerar Jönköpings centrum inte riktigt lika mycket utan då är resandet mer utspritt över staden.

Bilden ovan stämmer bra överens med var arbetsplatserna är placerade i Jönköping. 33 % av arbetsplatserna i Jönköping finns i centrum och 11 % vid A6/Ryhov, se även Figur 2.1. Eftersom placeringen av Resecentrum i Jönköpings stadskärna ligger i tyngdpunkten av antalet arbetsplatser underlättas arbetspendling med tåg, regionbuss och fjärrbuss.

Start- och målpunkter utanför Jönköping

Enligt resanderäkningarna för de studerade tidsperioderna görs 58 % av de kollektiva resorna till och från Jönköpings Resecentrum med tåg, 32 % med regionbuss och 10 % med fjärrbuss.

För de resenärer som åker till och från Jönköping med tåg, regionbuss eller fjärrbuss redovisas nedan de flesta resornas, drygt 80 %, start- och målpunkter utanför Jönköping. De tre största resandeströmmarna går till Habo (13 %), Nässjö (11 %) och Mullsjö (8 %) vilket totalt motsvarar en tredjedel av alla resor till och från Resecentrum. Därefter kommer resandet till Gränna, Eksjö och Stockholm med vardera 5 % av resandet samt Bankeryd och Göteborg med vardera 4 % av resandet.



Figur 3.6 Start- och målpunkter utanför Jönköping, för resenärer som åker tåg, regionbuss eller fjärrbuss till eller från Resecentrum.

3.4 Regiontrafiken nära lokaltrafiken

Är det viktigt att regiontrafiken finns nära lokaltrafiken?

En central fråga för denna studie var om det är viktigt för de som pendlar via Resecentrum att kunna resa till/från Resecentrum med tätortstrafiken, d v s är det viktigt för pendlingen att regiontrafiken finns nära lokaltrafiken?

På frågan om resenärerna tycker att de har nytta av att tätortsbussar, tåg och länsbussar är samlade på ett ställe på Resecentrum svarade 93 %, en stor majoritet, ”ja”. Här finns ingen signifikant skillnad mellan könen eller åldersgrupperna.

I tabellen nedan visas färdmedelsvalen för alla resenärer som åker till och/eller från Resecentrum med regiontrafiken (tåg och buss). Här ingår både de resor med start- eller målpunkt i Jönköpings tätort och de resor med både start- och målpunkt utanför tätorten. Nästan var fjärde resenär, 23 %, som har tagit sig till eller från Resecentrum med tåg, regionbuss eller fjärrbuss gör ett byte till tätortsbussarna. Detta motsvarar ca 1 200 resenärer varje dag under de studerade tidsintervallen. För dessa resenärer är det av stor betydelse att regiontrafiken finns nära lokaltrafiken för att underlätta byten mellan färdmedlen.

Lite mer än var tredje person som åker kollektivt med tåg, regionbuss eller fjärrbuss till eller från Resecentrum tar sig dit eller därifrån till fots eller med cykel. För dessa personer är det viktigt med korta avstånd till Resecentrum annars hade de troligtvis gjort sin resa på annat sätt. Ungefär 40 % av resenärerna tar sig till eller från Resecentrum på annat sätt än med stadsbuss, till fots eller med cykel. Nästan 30 % av resorna är bytesresor mellan något av tåg, regionbussar och fjärrbussar. 12 % av resorna är bytesresor mellan bil och tåg/regionbuss/fjärrbuss.

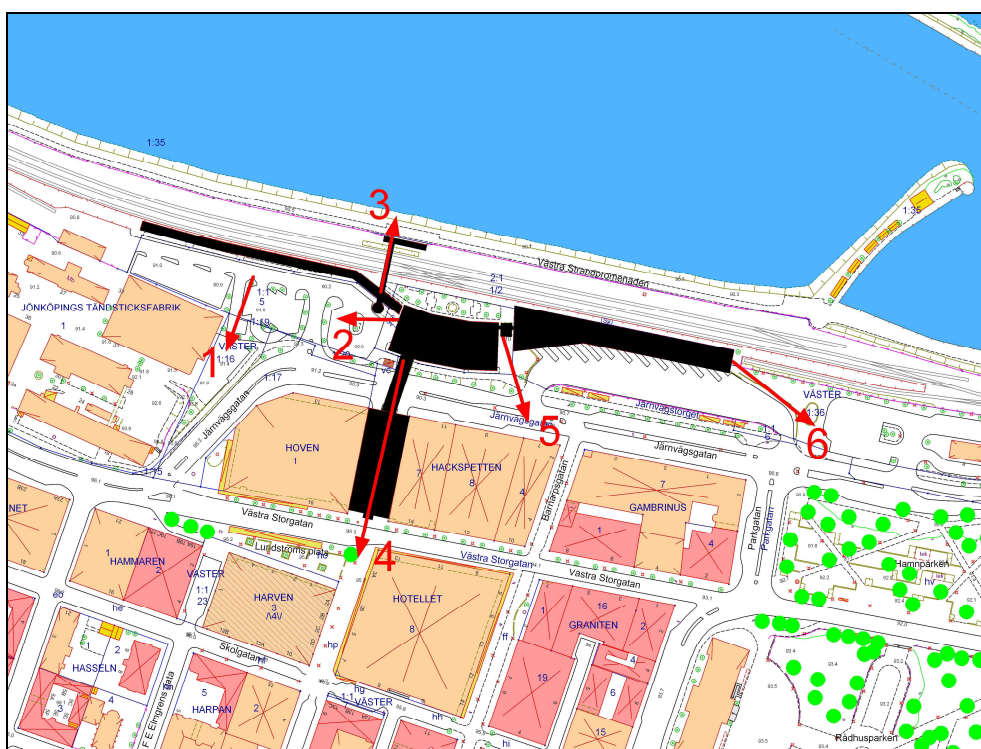
Tabell 3.2. Alla resor till och från Resecentrum under studerade tidsintervall, fördelat på färd sätt, (dvs mellan vilka färdmedel resenärerna byter vid Resecentrum).

	Tåg	Region- och fjärrbuss	Summa
Gång	20 %	12 %	32 %
Cykel/moped	1 %	2 %	3 %
Tätortsbuss	14 %	9 %	23 %
Region- & fjärrbuss	3 %	7 %	10 %
Tåg	15 %	3 %	18 %
Bil	8 %	4 %	12 %
Taxi	1 %	1 %	2 %
Summa	62 %	38 %	100 %

3.5 Väg till och från Resecentrum

Resenärerna fick peka ut vägen de väljer att gå till/från Resecentrum på en karta. Sex vägalternativ fanns att välja på:

1. Direkt från tågplattform 2A över parkeringen uppför Järnvägsgatan
2. Direkt från Väntsalen över parkeringen uppför Järnvägsgatan
3. Via övergången över järnvägen till Västra Strandpromenaden
4. Genom Juneporten till Lundströms plats
5. Från utgången mellan väntsalen och länsbussterminalen till Järnvägsgatan
6. Från västra utgången av länsbussterminalen till Järnvägsgatan



Figur 3.7. Vägalternativ till/från Jönköpings Resecentrum. Källa: Jönköpings kommun.

Drygt 60 % av resenärerna väljer att gå **genom Juneporten** (4) vilket motsvarar ca 3 000 personer under de studerade tidsperioderna. 20 % av resenärerna går till/från Resecentrum via Järnvägsgatan/Parkgatan (6) och 10 % väljer att gå från väntsalen över parkeringen (2). En bråkdel av resenärerna väljer att gå från den västra perrongen över parkeringen (1) eller via Järnvägsgatan/Barnarpsgatan (5).

Den allra vanligaste anledningen till att man gör sitt vägval är att den vägen är kortast och enklast. Drygt 55 % av resenärerna anger att valt vägval väljs för att det är kortast och lite mer än 30 % väljer det för att det är enklast. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön.

90 % av resenärerna skulle gå till/från Resecentrum längs samma väg även om det var mörkt ute. Här skiljer sig dock kvinnor och män åt något. 95 %

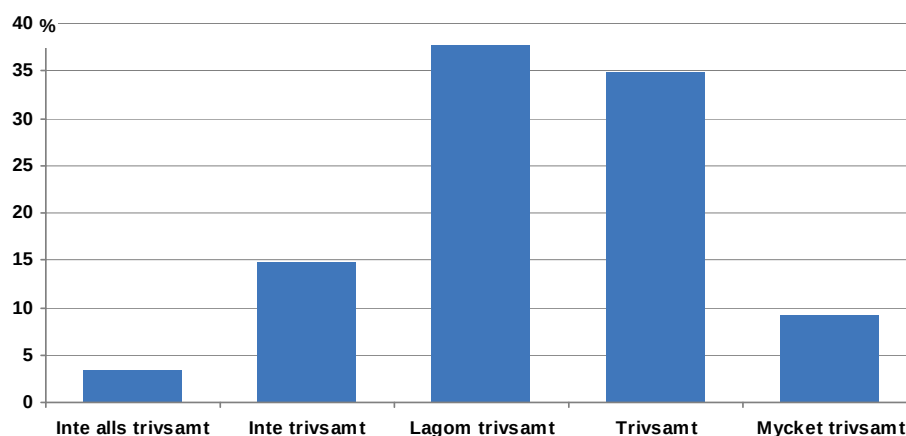
av männen medan 88 % av kvinnorna skulle välja samma väg om det var mörkt.

3.6 Synpunkter på Resecentrum och hyrcykelsystem

Resenärerna tillfrågades om hur trivsamt Resecentrum är samt om ett hyrcykelsystem skulle underlätta resandet.

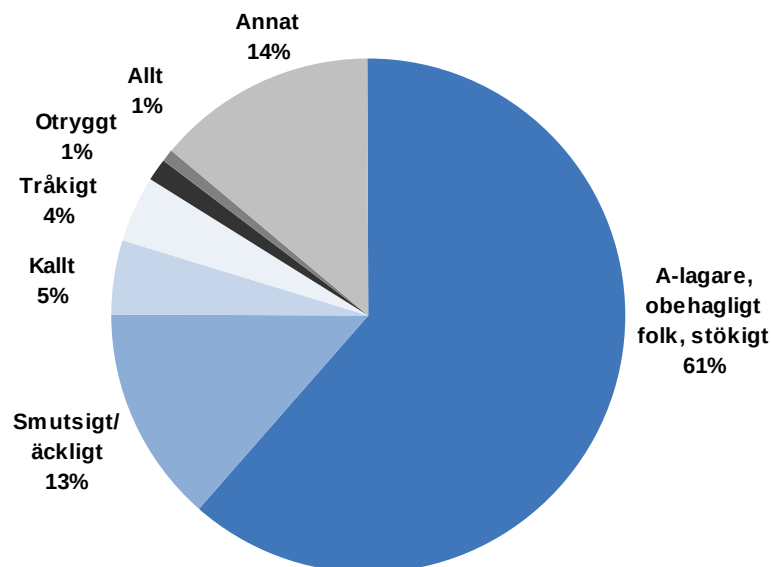
Hur trivsamt är Jönköpings Resecentrum?

45 % av respondenterna tycker att Jönköpings Resecentrum är trivsamt eller mycket trivsamt. Drygt 35 % anser att Resecentrum är lagom trivsamt medan var femte anser att där inte är trivsamt eller inte alls trivsamt. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön.



Figur 3.8 Hur trivsamt är Jönköpings Resecentrum?

Av de 20 % av resenärerna som inte tycker att det är trivsamt på Resecentrum tycker drygt 60 % att det finns många A-lagare eller annat stökigt folk där. 13 % av resenärerna tycker att det är smutsigt och äckligt på Resecentrum och 5 % tycker att det är kallt. Endast 1 % av resenärerna tycker att det är otryggt på Resecentrum. Här är det ingen signifikant skillnad mellan ålder och kön.



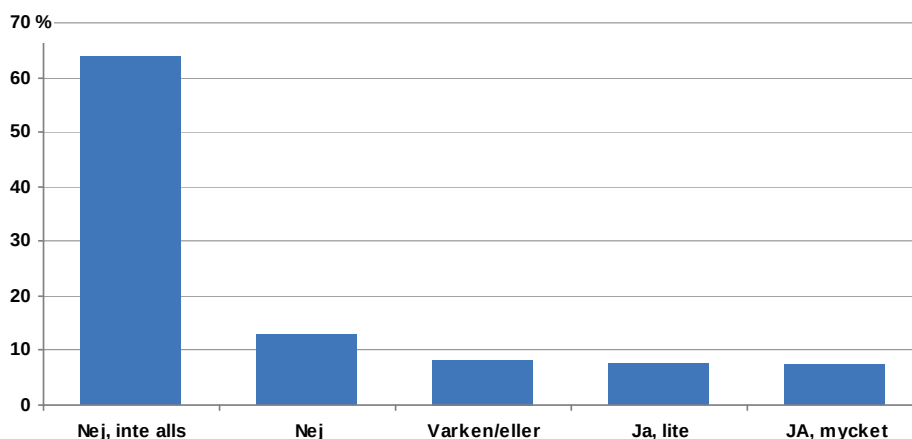
Figur 3.9 Anledning till varför man inte tycker att det är trivsamt på Resecentrum, bland resenärer som har svarat att det är inte (alls) är trivsamt eller är lagom trivsamt på Resecentrum.

I september 2008 genomförde Jernhusen och JLT en enkätundersökning vid Jönköpings resecentrum och Juneporten bland resenärer, besökare samt hyresgäster. Denna studie visar att ungefär hälften av resenärerna och besökarna är nöjda med Resecentrum och Juneporten. Även i denna studie upplever man störande element som t ex A-lagare som besvärande på Resecentrum.

Hyrckelsystem vid Resecentrum

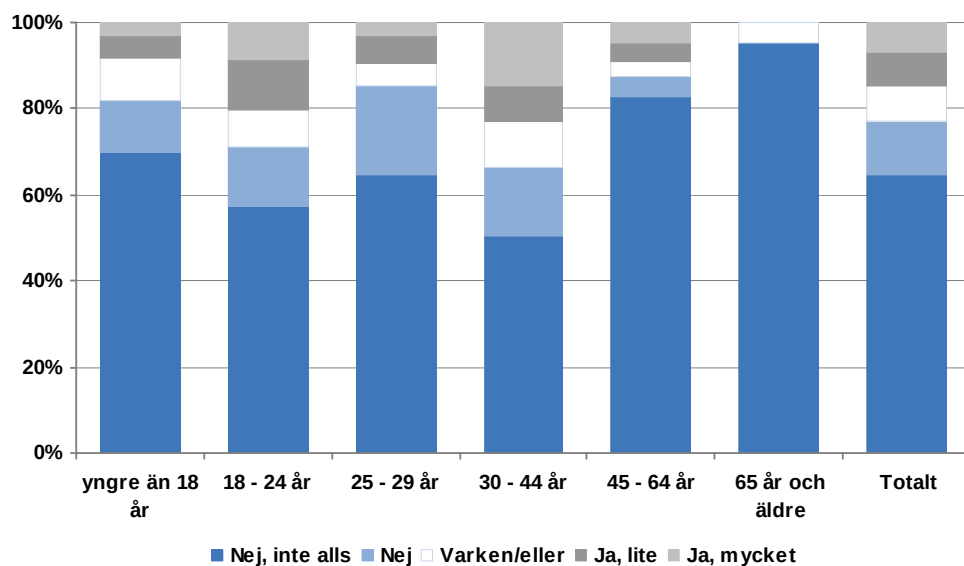
Ungefär 75 % av resenärerna till och från Resecentrum tycker inte att ett hyrckelsystem skulle underlätta deras resande medan 15 % tycker att ett sådant system skulle underlätta resandet.

Det är dock viktigt att beakta att de tillfrågade resenärerna har anpassat sina resvanor efter hur kollektivtrafiksystemet ser ut idag utan ett hyrckelsystem.



Figur 3.10 Skulle ett hyrckelsystem vid Resecentrum underlätta ditt resande?

Inställningen till ett hyrcykelsystem skiljer sig mellan de olika åldersgrupperna. Intresset är dubbelt så stort bland personer som är mellan 18 och 64 år gamla jämfört med den yngsta och äldsta åldergruppen, ca 20 % mot 10 %. Däremot finns det inte någon signifikant skillnad mellan personer med olika ärenden för sin resa och inte heller mellan könen.



Figur 3.11 Skulle ett hyrcykelsystem vid Resecentrum underlätta resande uppdelad efter åldergrupper.

A	Frågor till respondent
A1	Hur tog du dig till resecentrum? (om flera välj det med längst sträcka) ☐ Gång ☐ Cykel/moped ☐ Stadsbuss, linje: ☐ Regionbuss, linje: ☐ Tåg ☐ Bil ☐ Taxi ☐ annat: Varifrån kom du? (endast gång/cykel och stadsbuss) Ange kvartersnummer inom stadskärnan eller stadsdelsnummer utanför (t ex Gräshagen eller Dalvik), se kartor. ☐ 1 stadskärnan ☐ 2 stadsdel ☐ 3 utanför Jönköpings tätort
A2	Hur ska du ta dig från resecentrum? (om flera välj det med längst sträcka) ☐ Gång ☐ Cykel/moped ☐ Stadsbuss, linje: ☐ Regionbuss, linje: ☐ Tåg ☐ Bil ☐ Taxi ☐ annat: Vart ska du? (endast gång/cykel och stadsbuss) Ange kvartersnummer inom stadskärnan eller stadsdelsnummer utanför (t ex Gräshagen eller Dalvik), se kartor. ☐ 1 stadskärnan ☐ 2 stadsdel ☐ 3 utanför Jönköpings tätort
A3	Vilken typ av resa gör du? ☐ 1 till/från/i arbetet ☐ 2 till/från skola ☐ 3 inköpsresa ☐ 4 till/från nöje/fritid ☐ 5 annat
A4	Varför väljer du att åka kollektivt? ☐ 1 har ej bil ☐ 2 har ej körkort ☐ 3 Prisvärt ☐ 4 Miljövänligt ☐ 5 Snabbt ☐ 6 Smidigt ☐ 7 Bekvämt ☐ 8 Inget annat val ☐ 9
A5	Har du nytta av att tätortsbussar, tåg och länsbussar är samlade på ett ställe? ☐ 1 Ja ☐ 2 Nej
A6	Vilken väg väljer du att gå till/från Resecentrum? (se karta) Varför denna väg? ☐ 1 kortast ☐ 2 målpunkter längs vägen ☐ 3 Trafiksäkrast ☐ 4 Tryggast ☐ 4 Enklast ☐ 5 Annat Väljer du samma väg om det är mörkt? ☐ 1 ja ☐ 2 nej
A9	Hur trivsamt är Jönköpings resecentrum? Inte trivsamt alls ☹ ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☺ Mycket trivsamt Om ej trivsamt: Vad är otrivsamt?
A10	Skulle ett hyrcykelsystem vid resecentrum underlätta ditt resande? Nej, inte alls ☹ ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☺ Ja, mycket
A11	Vilket år är du född?
B	Besvaras av intervjuare
B1	Kön ☐ 1 Man ☐ 2 Kvinna Datum Tid Intervjuare nr Intervju nr
B2	Intervjuplats: ☐ 1 Tågperong 1 ☐ 2 Tågperong 2A ☐ 3 Tågperong 2B ☐ 4 Väntsalen ☐ 5 Lundströms plats AC ☐ 6 Lundströms plats BD ☐ 7 Länsbussterminal
B4	Kommentarer:



Trivector Traffic AB
 Äldermansgatan 13, 227 64 Lund
 046 – 38 65 00
 Barnhusgatan 16, 111 23 Stockholm.
 08 - 545 551 70
www.trivector.se

Jönköpings kommun
 STADSKONTORET
 551 89 Jönköping
 Besöksadress:
 V Storgatan 16, Juneporten
 036 – 10 50 00
www.jonkoping.se